

Sächsische Radfahrer-Bundes-Zeitung.

Amtliche Zeitung des Sächsischen Radfahrer-Bundes.

III. Jahrgang.

Erscheint alle 14 Tage Sonnabends.

Leipzig, 22. September 1894.

No. 20.

Bezugs- und Ankündigungs-Bedingungen:

Schluss der Schriftleitung: Montag Abend 8 Uhr derjenigen Woche, in welcher die Zeitung erscheint.

Die Bezugsgebühr beträgt jährlich Mk. 8.—; halbjährlich Mk. 4.—, und nehmen alle Buchhandlungen und Postanstalten Bestellungen entgegen.

Einz. Nummern uns. Blattes liefern wir zu 20 Pf. postfrei.

Alle für die S. R.-B.-Zeitung bestimmten Einsendungen bundespolitischen, wissenschaftlichen, technischen, erzählenden oder sonstigen Inhalts, sind zu richten an die verantwortliche Schriftleitung: **Max Möller, Leipzig**, Elsterstrasse 53.
Fernsprecher Amt I, 2586.

Der Ankündigungspreis beträgt:

(zahlbar und Erfüllungsort Leipzig)

1/2 Seite Mk. 60; 1/4 Seite Mk. 30; 1/8 Seite Mk. 15; 1/16 Seite Mk. 7.50; 1/32 Seite Mk. 3.75; die 2gespalt. Petitzeile 30 Pfg.; bei 6 maliger Aufgabe 25 %; bei 12 mal 33 1/3 %; bei 24 mal 50 % Rabatt.

Auf Zeilen wird kein Rabatt gewährt.

Ankündigungs-Aufträge sind zu richten an Herrn **Felix Burkhardt, Leipzig**, Gustav Adolfstrasse 27.
Fernsprecher: Amt I, 2689.

Alle die S. R.-Bundes-Zeitung betr. **Geldsendungen** sind zu richten an Herrn Eugen Serbe, Leipzig, Windmühlenstrasse 44.

Ehrenzeichen — Ehrenpreise.

Im universellen Raume der Zeit und Kultur hat keine im Rahmen des edelen Spiels sich bewegende, Kraft und Geschicklichkeit erfordernde Leibesübung, zu englisch: „Sport“ in der relativ kurzen Zeit des Bestehens soviel Klärungsperioden durchzumachen, als der Radfahrersport. Forschen wir nach den Ursachen dieser, einem in der Entwicklung befindlichen jungen Weine vergleichbaren Gährungsperioden, so wird sich leicht ermitteln lassen, dass der Radfahrersport seit Jahren eine Form und Gestalt angenommen hat, die zu der Befürchtung führen müssen, es werde wohl kaum jemals eine längere Periode ausgereifter Zustände eintreten. So lange sich der Radfahrersport — wie dies in den ersten Jahren des Entstehens der Fall war — lediglich in der Person des Radfahrers verkörperte, konnte der Ausdruck „Sport“ in seiner ideellen Bedeutung volle Anwendung finden und wohl kaum würden Zeiten gekommen sein, welche zu einer Reform in der Bewerthung hervorragender sportlicher Leistungen drängten. Erst von dem Zeitpunkte ab, als das todte Werkzeug des Radfahrers, seine Maschine, gleichfalls Leben und Gestalt annahm und gleichen Antheil an den errungenen Ehren beanspruchte, begann die erste Gährungsperiode des bis dahin so süßen, nunmehr zu Fass gebrachten Mostes.

Wäre der fast naheliegende Vergleich erlaubt, dass die heutige Zeit leider den Werth des äusseren Menschen nach der Höhe seiner Schneiderrechnung misst, d. h. ihn um so höher achtet, je nobler und eleganter sein Anzug ist, so würde dies heissen, die Leistung eines Radfahrers nach der Fahrradmarke zu bemessen. Dem ist zwar glücklicherweise nicht so, aber wichtig ist immerhin die Erscheinung, dass man selten von dem Siege eines Sportsmannes spricht, ohne gleichzeitig zu erwähnen, er habe „Adler“, „Triumph“, „Brennabor“, oder dergl.

gefahren. Hierin, in der Verschmelzung von Sport und Industrie, liegt lediglich die Ursache der ruhelosen Gährungsperioden. Wäre es möglich, die Fahrradindustrie von der direkten und einflussreichen Verbrüderung mit dem Radfahrersport wieder abzudrängen und auf den eigenen realen Boden zu verweisen, so würde dies einer operativen Trennung der siamesischen Zwillinge gleichkommen; mit anderen Worten, es würde das Absterben des Sports herbeiführen. Wir meinen, dass die Fahrrad-Industrie ein hohes Recht hat, an den ehrenvollen Erfolgen des Sports Theil zu nehmen, denn, will man erwägen, dass das Fahrrad längst zu einem praktischen Verkehrsmittel geworden, seine Industrie also nach dieser Richtung hin fundamentirt ist, so muss hoch anerkannt werden, welche gewaltigen Opfer die Fahrradindustrie für den heutigen Radfahrersport bringt.

Die nicht mehr trennbare Gemeinschaft der beiden grossen Faktoren ist es, welche nach Reformen in der Bewerthung der sportlichen Leistungen drängt, und darum heisst es, die Zeit und ihre Strömung verkennen, wenn noch immer Versuche gemacht werden, das einst taufrische Leben des ideellen Herrenfahrers zu konserviren. So lange noch kostspielig angelegte Rennbahnen bestehen und neue erbaut werden, so lange grosse Rennen mit grossen, durch Massenbetheiligung des Publikums zu kompensirende Kosten ins Werk gesetzt werden, wird der Geldpreisherrscher müssen. Die neue Verklauelirung der Prädikate, wie solche der D. R.-B. durchzusetzen versucht, führt unseres Erachtens zu einem Dualismus, welcher alle Grade der Skala unschöner Rivalitätskämpfe wird durchlaufen müssen. *Nous verrons!* —

Reiner und lauterer kann das Herrenfahrersport nur in den kleinen Verbänden (Ortsvereinen und Klubs) erhalten werden. Hier ist der Raum,